**Deutscher Bundestag** **Drucksache 18/9284**

**18. Wahlperiode** 26.07.2016

# Antwort

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Oliver Krischer, Annalena Baerbock, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
**– Drucksache 18/9149 –**

## Beeinträchtigung von Bundesinfrastruktur durch Bergschäden im Saarland (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/8834)

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Beeinträchtigung von Bundesinfrastruktur durch Bergschäden im Saarland" (Bundestagsdrucksache 18/8834) gibt Anlass zu weiteren Nachfragen. In ihrer Antwort legt die Bundesregierung dar, dass „die Regulierung von Bergschäden […] nach den Vorgaben des Bundesberggesetzes und des Bürgerlichen Gesetzbuchs im zivilrechtlichen Innenverhältnis zwischen dem Schäden verursachenden Bergbauunternehmen und dem jeweiligen Geschädigten" erfolgt (Frage 1). Daraus lässt sich nicht ableiten, dass die Bundesregierung nicht selbst als Geschädigter auftreten könnte, wenn zum Beispiel an Immobilien des Bundes ein Bergschaden entstünde. Daher ist es überraschend, dass die Bundesregierung in ihrer Antwort nicht in der Lage ist, konkrete Angaben zu Bergschäden an der Verkehrsinfrastruktur des Bundes, der Schadensregulierung und der Kostentragung zu machen, insbesondere weil die Bundesregierung in Bezug auf Liegenschaften des Bundes sehr konkrete Angaben macht (vgl. Antwort zu den Fragen 6 und 7: „keine Schäden aufgetreten" und „keine Kosten entstanden").

1. Hat die Bundesregierung jemals Ansprüche als Geschädigte nach dem Bundesberggesetz gegenüber Bergbaubetreibenden geltend gemacht, und wenn ja, wo, wann, und weshalb, und wenn nein, warum nicht?

Die Regulierung von Bergschäden erfolgt nach den Vorgaben des Bundesberggesetzes und des Bürgerlichen Gesetzbuchs im zivilrechtlichen Innenverhältnis zwischen dem Schäden verursachenden Bergbauunternehmen und dem jeweiligen Geschädigten.

Bis zur Beendigung des aktiven Steinkohlenbergbaus im Saarrevier stand der Landesbetrieb für Straßenbau des Saarlandes als zuständige Straßenbaubehörde für die Landstraßen und in Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen und Auto-

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 25. Juli 2016 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

bahnen in ständigem Kontakt mit dem Bergbautreibenden. In Jahresbesprechungen mit den einzelnen Bergwerken der RAG AG wurden die jeweils zu erwartenden bergbaulichen Einwirkungen auf die einzelnen Straßenabschnitte und Bauwerke detailliert angesprochen und Regulierungen vereinbart. Die Beseitigung der Bergschäden erfolgte unmittelbar, wenn die Verkehrssicherheit dies erforderte, und im Übrigen nach Abklingen der Bodenbewegungen und, wenn keine weiteren bergbaulichen Beeinträchtigungen zu erwarten waren, im Rahmen von anstehenden grundhaften Erhaltungsmaßnahmen. Diese waren als Gemeinschaftsmaßnahmen ausgelegt, an denen sich die RAG AG angemessen im Verhältnis des geschädigten Straßenbereiches zu dem Gesamtsanierungsbereich beteiligt hat. Zwischenzeitliche, der Verkehrssicherheit geschuldete Sanierungen blieben hierbei außer Betracht.

2. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass seit dem Jahr 2006 bergbaubedingte Schäden an der Bundesverkehrsinfrastruktur im Saarland aufgetreten sind, die auf Bodenhebungen oder -absenkungen, Unstetigkeiten an der Tagesoberfläche, Erschütterungen, Tagesbrüche oder Vernässungen zurückzuführen sind, und wenn ja, worauf basierend, und wenn nein, warum nicht?

Das Bergwerk Saar der RAG AG wurde Mitte des Jahres 2005 auf den Hauptstandort Duhamel in Ensdorf (Seilfahrt, Kohleförderung und Kohleaufbereitung) und die Nebenanlage Nordschacht in Lebach-Falscheid (Seilfahrt) konzentriert. Die aktive Steinkohlenförderung des Bergwerks Saar aus den Feldern Primsmulde, Dilsburg und Nordfeld lief Mitte des Jahres 2012 aus.

Bergbauliche Auswirkungen gab es mithin hier nur noch auf die A8 von der AS Schwalbach bis etwa zum AK Saarbrücken. Die Endregulierung dieser Streckenabschnitte – es handelt sich im Wesentlichen um Fahrbahnrisse aufgrund von Zerrungen – ist noch nicht abgeschlossen und wird im Zuge der Deckensanierung sowie der grundhaften Erneuerung in den nächsten Jahren durchgeführt.

3. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass seit dem Jahr 2006 auf Bundesfernstraßen Sperrungen oder Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder des zulässigen Gesamtgewichts verhängt wurden, die auf Bergschäden zurückzuführen sind, und wenn ja, worauf basierend, und wenn nein, warum nicht?

Im betreffenden Zeitraum bis zum Jahr 2011 wurden im Streckenverlauf der BAB 8 zwischen der Anschlussstelle (AS) Schwalbach und der AS Heusweiler temporäre verkehrliche Maßnahmen durch Verkehrszeichen (VZ) angeordnet. Die Verkehrsmaßnahmen wurden auf Grund von Fahrbahnoberflächenschäden erforderlich, welche durch die Streckenkontrollen des Straßenbaulastträgers (Landesbetrieb für Straßenbau) festgestellt worden waren. Weitere Beschränkungen oder Sperrungen sind seit dem Jahr 2011 nicht bekannt.

4. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass seit dem Jahr 2006 an den Schienenwegen im Saarland bergbaubedingte Schäden, insbesondere Gradientenänderungen, entstanden sind, und wenn ja, worauf basierend, und wenn nein, warum nicht?

Ja. Die DB Netz AG ist als Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Infrastrukturanlagen der öffentlichen Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes im Saarland zuständig; von ihr werden diese im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, Ver-

ordnungen und gültigen Richtlinien instand gehalten. Die DB Netz AG führt regelmäßig Begutachtungen durch, um gemäß § 4 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) einen sicheren Betrieb zu gewährleisten.

Im Jahr 2014 wurde für die betroffenen Strecken der DB Netz AG die Bergruhe nach Bundesberggesetz abschließend festgestellt.

5. Warum hat die Bundesregierung keine „konkreten Informationen zu seit 2006 aufgetretenen Bergschäden an der Verkehrsinfrastruktur des Bundes im Saarland“ sowie keine „konkreten Informationen zur Höhe der Bergschadensregulierung“ und keine Informationen zur „jeweiligen Kostentragung“ (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8834)?

6. Welche Rückschlüsse zieht die Bundesregierung aus diesem Mangel an konkreten Informationen für die Zusammenarbeit zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und den Trägern der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen im Saarland?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgetretene Bergschäden wurden nach den Vorgaben des Bundesberggesetzes und des Bürgerlichen Gesetzbuchs im zivilrechtlichen Innenverhältnis zwischen dem Schäden verursachenden Bergbauunternehmen und dem jeweiligen Geschädigten behandelt. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Die Bundesfernstraßen werden nach den Regelungen des Grundgesetzes von den Ländern im Auftrag des Bundes verwaltet. Dies umfasst die Planung, den Bau und den Betrieb der Bundesfernstraßen. Statistische Erhebungen ohne konkreten Planungsbezug sind hierbei nicht Teil des zwischen dem Bund und den Ländern abgestimmten Berichtswesens.

7. Hat die Bundesregierung eine Risikoanalyse hinsichtlich möglicher Auswirkungen des geplanten Grubenwasseranstiegs im Saarland für die im betroffenen Bereich gelegenen Autobahnen (A 6, A 8, A 623), Bundesstraßen (B 41, B 51, B 268, B 269, B 405) und Schienenwege erstellt, und wenn ja, durch wen, und wenn nein, warum nicht?

Bundesfernstraßen:

Das Bergbauunternehmen RAG AG hat am 27. April 2016 beim Oberbergamt des Saarlandes den Antrag für ein bergrechtliches Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung für die erste Phase des Grubenwasseranstiegs im Saarrevier in den Wasserprovinzen Reden und Duhamel eingereicht. Die Antragsunterlagen der RAG AG werden vom Oberbergamt des Saarlandes derzeit geprüft. Im Weiteren wird ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Darin wird dann unter Betrachtungen der Auswirkungen und Abwägung aller betroffenen Belange über die Zulässigkeit des Vorhabens entschieden werden.

Der Landesbetrieb für Straßenbau des Saarlandes ist als Träger öffentlicher Belange in das Genehmigungsverfahren zum Grubenwasseranstieg eingebunden. Der Landesbetrieb wird darin darauf hinwirken, dass ein Messnetz zur Überwachung der Bodenbewegungen eingerichtet wird, so dass mögliche Bergschäden an Straßen und Brücken frühzeitig erkannt und beseitigt werden können.

Bundesschienenwege:

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat auf Anfrage mitgeteilt, dass die DB Netz AG das Risiko hinsichtlich möglicher Auswirkungen durch Grubenwasserveränderungen auf die Gleisinfrastruktur qualitativ bewertet habe, wobei eine langfristige Erfahrung fehle.

Eine Regulierung eventuell zukünftig auftretender Bergschäden durch Grubenwasserveränderungen erfolgt auf der Grundlage gesetzlicher Bestimmungen.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333